

平成21年1月

自動車保有者（ユーザー）の意見を聞く懇談会

- まとめ -

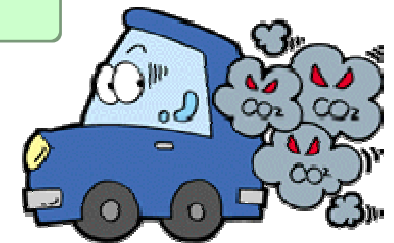


地球温暖化防止のための低燃費・低公害車普及並びに販売に対する要望意見

車の安全性確保のための点検整備・整備料金等に対する要望意見

交通事故防止活動とロードサービスに対する要望意見

使用済自動車の不法投棄等の防止を目的とした自動車リサイクル法に対する要望意見



社団法人長野県自動車店協会

ユーザーの意見を聞く懇談会開催概要

- 1 日時 平成20年11月6日(木) 12:00~15:40
- 2 場所 長野市南石堂町1346
ホテル メトロポリタン長野 3F 浅間の間
- 3 出席者 ユーザー代表者 14名
助言者 7名 長野県環境部環境政策課
長野県環境部廃棄物対策課
長野県警察本部交通部交通企画課
北陸信越運輸局長野運輸支局
(社)日本自動車販売協会連合会
(社)日本自動車連盟長野支部
(財)日本自動車査定協会長野支所
- 司会者 1名
協会 協会長以下8名
事務局 5名
記録係 1名

合計 36名

懇 談 会 次 第

- | | |
|---|--------|
| 1 開会のことば | 仁科副会長 |
| 2 主催者あいさつ | 宇都宮会長 |
| 3 出席者紹介 | |
| 4 協会の概況説明 | 上原事務局長 |
| 5 意見交換 | |
| (1) 自動車販売と低公害車（低燃費車）普及に対する要望・意見について | |
| (2) 自動車の点検整備と安全性確保に対する要望・意見について | |
| (3) 自動車関連税制に対する要望・意見について | |
| (4) 交通事故防止活動、特に自転車利用者並びに高齢者の事故防止、シートベルト着用、飲酒運転防止に対する
要望・意見について | |
| 6 閉会のことば | 深澤副会長 |

出席者名簿

1 ユーザー代表(14名)

長野市	朝場宏男	長野市	池田久美子	長野市	石坂恒夫
長野市	今井安	須坂市	小布施進一郎	長野市	五明京平
長野市	酒井哲夫	長野市	白川紀美子	伊那市	杉本令子
飯田市	関島克郎	上高井郡	福本佳子	長野市	穂高恵子
長野市	山口剛二	伊那市	吉澤康之		

2 行政機関(4名)

長野県環境部環境政策課主査	宮下文雄
長野県環境部廃棄物対策課技師	塩原健
長野県警察本部交通部交通企画課課長補佐	丸山正彦
北陸信越運輸局長野運輸支局首席陸運技術専門官	今井淳

3 司会進行

長野朝日放送報道制作局 松坂彰久

4 協会役員

会長	宇都宮 保	長野トヨペット株式会社社長
副会長	仁科良三	株式会社ホンダカーズしなの社長
副会長	深澤 強	松本日産自動車株式会社社長
常任理事	伊藤幸孝	長野日野自動車株式会社社長(代理:社長 荻原計紀)
常任理事	和田晶宜	株式会社長野ダイハツモーターズ社長
常任理事	柴田忠昭	南信スバル株式会社社長
常任理事	唐沢英二	株式会社甲信マツダ社長
常任理事	増田 勝	株式会社ホンダカーズ長野中央社長

5 協会事務局関係

自販連法務部長	神足 昇	JAF 所長	中山 高	査定協会課長	久保和則
事務局長	上原英二	RC 所長	飯塚正紀	業務部長	中村興治
経理係長	北村幸三	総務主任	末政和子		

6 記録係

テスコ株式会社長野支店 山寄真由美

【協会長あいさつ】

ただいまご紹介を頂きました長野トヨペットの宇都宮でございます。

本日は、公私とも大変ご多忙の中にもかかわらず、「ユーザーの意見を聞く懇談会」にご出席を頂きまして、誠にありがとうございます。改めまして、深甚なる敬意と感謝を申し上げます。

最初に、本日もご出席を頂きましたユーザーの皆様方には、私ども団体につきましてご理解頂いていない部分も多いと考えますので、関係団体の設立経緯や懇談会開催の趣旨などにつきまして、かいつまんでお話をさせて頂きたいと思っております。

関係団体の母体であります「長野県自動車販売店協会」は、昭和31年3月、県内で国産車を販売する15社のディーラーが集まり、経営やサービスの改善を図ることを目的に設立されたのが始まりでありまして、当時の書類を調べて見ますと、長野県下の自動車保有台数は、2万2千余台との記録が残されております。

現在では、各自動車メーカー12系列の自動車販売ディーラー28社が加盟し、約400の販売店と約5,900名の職員により、20年1月から9月実績で申し上げますと、登録車と軽自動車を含めまして約8万台を販売させて頂いておりますほか、長野県民が保有する約179万6千台の車両整備などにも当たらせて頂いております。

近年、急速な自動車社会の進展に伴い、環境保全・交通事故対策が深刻な社会問題となって国民の関心が高まる中で、我われ自動車販売業界と致しましても、これらの課題に積極的に取り組みながら、少しでも地域社会に貢献したいとの願いを込め平成3年6月、先に申し上げました長野県自動車販売店協会から独立した、長野県知事認可による「社団法人長野県自動車店協会」を設立したのであります。

協会設立後は、自動車の販売事業と併行し、地球環境の保全と交通安全活動を二本柱に据え、公益事業活動を積極的に展開させて頂いております。

地球規模で環境破壊と温暖化が進む今日、我われディーラーと致しましては、ユーザーの皆様方に対しまして、二酸化炭素を始めとする有害ガスの排出がより抑制され、燃費効率の高い自動車の提供を通じ、地球環境の保全に鋭意努力を続けておるところであります。本日の懇談会もその活動の一環であることをご理解頂ければ幸いです。

皆様方もご承知のとおり、平成17年1月、「自動車リサイクル法」が施行されておりますが、協会内部ではこれに先立つ平成5年1月、自動車を販売した責任がある以上、廃棄自動車の回収と再資源化は業界として避けて通れない問題であるとの共通認識のもと、関係行政機関や団体の皆様方にご指導・ご協力をいただきながら、調査・研究を積み重ねた結果、協同組合を設立して処理施設を建設すべしとの結論に至り、平成7年7月、知事認可による「協同組合長野県中古自動車リサイクルセンター」を設立したのであります。

認可を頂きました後、東御市のご協力を頂いて用地を確保したうえ、約8億円を投資して最先端技術を備えた事業所を建設し、平成9年1月から年間1万5千台前後の使用済自動車を解体処理して現在に至っております。

リサイクル率につきましては、国が2015年までに達成すべきとしている95%の目標値を、既に98.1%まで高めるなどの成果も上げております。

事業運営につきましては、操業数年間は赤字、赤字の繰り返して、危機的な状況にも見舞われましたが、組合員の熱意と

世界的な鋼材需要の追い風などがありまして、業績も順調に伸びて来たところ、昨年あたりから、北京オリンピックの開催に伴う鉄鋼材の高騰や自動車販売の低迷などからリサイクル車両の台数が激減するなど、現在は厳しい経営を強いられております。

反面、当施設に対する内外の関心も高く、中国・韓国などの近隣諸国をはじめ、県内外から数多くの視察者が訪れたり、近隣小学生のリサイクル研修の場となるなど、環境保全と資源の再利用という所期の事業目的に沿った組合運営がなされていると自負致しております。

また、当組合の事業運営が、自動車リサイクル法の制定に大きな影響をもたらしたとのお話も関係者からお聞きしているところであります。

本日の懇談会には、日頃から協会団体のご指導を頂いております、長野県環境部、長野県警察本部、長野運輸支局の行政サイドの担当官をはじめ、査定協会、J A Fなどの関係団体担当者にもご出席を頂き、ご指導とご助言を頂くことと致しております。

ご出席を頂きましたユーザーの皆様方には、日頃自動車をご利用頂く中にありまして、疑問に感じている事項や自動車社会への提言などがございましたら、直接担当者からご回答を頂ける機会でありますので、どうか活発なご発言をお願い致します。

皆様方から頂きましたご意見・ご要望などにつきましては、冊子に編集させて頂きまして、会員に周知徹底致しますとともに、各自動車メーカーや行政機関にも反映させて頂き、より良い車社会の実現を目指してまいります。

この種試みにつきましては、全国でも長野県のみで開催と承知致しておりますが、関係行政機関・団体の皆様をはじめ、ユーザーの皆様方のご協力に支えられ、本年度で16回目となりますことを報告させて頂き、開会のごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願い致します。

【平成20年度ユーザーの意見を聞く懇談会まとめ】

(質問者の敬称は省略させていただきます。)

1 自動車販売と低公害車(低燃費車)普及に対する要望意見について

質問者	質問要旨	回答要旨
吉澤 康之	原油価格の高騰や排出ガスに伴う環境汚染などが問題とされています。中でも、急速に脚光を浴びている電気自動車の開発についての現況と将来展望についてご教示を賜りたいと思います。	<p>(日本自動車販売協会連合会 神足法務部部長)</p> <p>今メーカーでは、低公害車を含めて開発を進めております。一部では販売している部分もあるかと思えます。我々はどちらかといいますと販売の業界ですが、ご質問の今後、将来的にどうなるのかということにつきましては、明確にこの時期と言うことが今のところできません。系列によっても取り組みが若干違うように見受けられます。そういう意味では、一般的なお話になるかと思えます。今メーカーでは、なるべく燃費の良い車、低公害車について出来るだけ早い時期に価格を安くして、ユーザー様から受け入れられやすい物の開発をしています。ご質問の中に、例えば電気自動車等のご質問がありますが、電気自動車につきましては、燃料的には非常に安いということですが、まだまだ航続距離が短いということもあり、この辺の技術的な問題があります。要はバッテリーの問題です。これが解消されませんとなかなか普及はできないということです。要するに技術的な開発というところが価格面においても、あるいは性能の面においても重要になってくるということです。それでは、まとめてハイブリッドからクリーンディーゼル車の問題とかありますので、今メーカーの方でどんな車を造っているのか、あるいは世に出しているのかということをかいつまんでご説明致します。</p> <p>まず、ハイブリッドですが、これはご存知の通りエンジンと電気モーター、2つの動力源を併せ持った車両です。これは技術的な話ですが、発進する時はモーターで、加速時などの駆動力が必要な時は、エンジンとモーターを併用すると一定の速度、走行時はエンジンで走りながら、余力の動力は充電して排出ガスの低減、それから燃費効率を最大限に向上するといったメリットがあります。</p> <p>また、発進・停止の機会が多いバスとか、集配トラックなどでは、制動時に蓄えられた電気、あるいは圧力をエネルギーとして再生し、補助動力ということで利用するタイプのこういった新しい自動車の開発が進められています。かなり技術的な話になってしまうのですが、これがハイブリッド自動車の今の開発状況です。</p> <p>それから、プラグインのハイブリッド自動車というのがあります。最近では家庭の電源から充電することができるということで、短距離走行の際には電気自動車として走行する。そして、長距離走行ではハイブリッド車として使用できるということで、プラグインハイブリッドも開発されています。深夜電力の使用によって電気代も含めたトータルの燃料代が安く</p>
福本 佳子	中国や東南アジア、インドなど経済成長途上の国では、今後マイカーの保有台数が大幅に伸びていくと思われれます。それに伴い、世界的ガソリン代の高騰、CO2排出量の増大など、現在の化石燃料に頼っている『自動車』に世論の批判の目が向くことが考えられます。 今後益々「低燃費志向が強まる」と思いますがTVなどで紹介されている電気自動車や水素自動車などの普及は、まだまだ先のことなのでしょうか？ インフラ面(充電装置)の問題やコストの問題もあるかと思いますが、一消費者として早期普及を望んでいます。	
石坂 恒夫	低公害車の普及について 石油の高騰及び無限ではない資源を考えると今後、石油燃料に変わると言われている電気自動車が一般化されるのは、いつ頃でしょうか？	

<p>関島 克郎</p>	<p>ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車の長所・短所と、今後の普及見通しについて</p>	<p>なるといった利点があります。</p>
<p>今井 安</p>	<p>低公害車普及施策として「低公害車の導入価格の低減」「燃料インフラの整備促進」「低公害車性能の向上」「低公害車への理解促進」について、施策として進められていると聞いているが、協会及び国政の取り組みについてお聞きしたいと思います。</p>	<p>それから、燃料電池自動車というのがあります。これは、動力源ということで燃料電池を用い、そこから発生する電力によってモーターを回して駆動力とすると、こういった車です。これについては、現在開発としてバッテリーと燃料電池を組み合わせた燃料電池ハイブリッド自動車、こういったものの開発も今進められています。</p> <p>それから、電気自動車ですが、皆様非常に関心の高い部分だろうと思います。これは、一回の充電で航続距離 200 キロが実現されております。最近では 200 ボルトの電源を利用した急速充電器による 15 分程度の充電で航続距離が 60 キロまで可能ということです。ただ、先程もお話しました通り、航続距離としては、まだまだ短いということで、性能の良いバッテリー等の開発が待たれるところだろうと思います。</p> <p>それから、水素自動車ですとか、天然ガス自動車です。こういったものも今出されております。それから、後で出てきますけど、ディーゼル車については、欧州では非常に普及が進んでいるということですが、日本については、どうもマイナスイメージがあって普及が進んでいないということがあります。これについても、クリーンディーゼル自動車というものが開発されています。いわゆるディーゼルエンジンについては、ガソリンエンジンよりも熱効率が低い。CO2 排出の低減が可能となるため、今お話しした通り欧州では乗用車もディーゼルエンジンの比率が高まっているということです。今までは、ガソリンエンジンに比べ、黒煙や NOX の排出量が多いというイメージが強くなっていました。しかし、排出ガス規制が年々強化されていまして、最新規制に対応したディーゼルエンジン。これが高い排出ガス浄化性能の実現をしております。こういった優れたディーゼルエンジン、クリーンディーゼル自動車ということで、これからメーカーの方も開発がどんどん進んでくるのではないかと考えております。これについては、クリーンディーゼル乗用車についての優遇税制措置というものも自販連あるいは自工会を含めて、要望をしているところでございます。</p> <p>後は、LPG 自動車ですとか、メタノール自動車といったようなものが出されております。それから、これも後で軽油の問題とか出てきますが、代替燃料というものも今いろいろ考えられていまして、ご存知の通りバイオディーゼル、例えば食用油ですとか廃油、こういうものを精製したディーゼル燃料も今いろいろ考えられております。</p> <p>こういったことで、メーカーでは、なるべく今の環境問題という中で、それにマッチした車を開発して出したい、ご提供したいということで技術開発に取り組んでいるということだろうと思います。販売店の方もこれにに応じて、こういった車がメーカーから出てくれば、当然これについて皆様方のところにご提供するという形になるかと思っております。全体的なお話で申し訳ありませんが、一応今掴んでいる状況と致しましては以上でございます。</p>

<p>小布施 進一郎</p>	<p>自動車購入に当たり、低燃費で環境に優しい車であることは、選考基準になりますが、まだまだそういった車が少ないのが現状で、必ずしも外装・内装で気に入った車が低公害車（低燃</p>	<p>（長野県環境部環境政策課 宮下主査） 自販連の方からお話して頂いたところでございますが、県から情報誌や新聞などによる情報ということでご説明させていただきます。 電気自動車につきましては、情報によれば三菱自動車、富士重工業、日産自動車において市販化に向けて研究開発がなされるという話を聞いております。 広い意味で電気自動車と考えた場合、トヨタでは、プラグインハイブリッドの開発研究もされているという話を聞いております。また、バッテリーは電気自動車に必要なものですが、それにつきましてもリチウムイオンバッテリーの開発が進められており、走行距離の延長化、また充電装置の改良などによって充電時間の短時間化等が進められているという話を聞いております。 将来的なお話になりますと、なかなか難しい話ではありますが温暖化対策ということで、低炭素社会づくり行動計画が、国で7月に閣議決定されました。この中ではハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル車、天然ガス自動車、このような次世代自動車と言っておりますが、これを2020年度までに新車販売の2台に1台の割合で導入するという画期的な目標が掲げられております。 また、京都議定書の目標達成計画、今年度から京都議定書の約束期間に入ったわけですがこの中では次世代自動車の普及を促進するために、補助制度や税制上の優遇措置等の支援措置、燃費性能に関する評価、公表制度の活用等の環境整備を行うということがされておまして、このような整備がされれば次世代自動車の普及につながっていくものではないかと考えております。 その他水素自動車、燃料電池自動車につきましては、本田技研工業で開発が進んでおまして、7月に開催されました洞爺湖サミットにおいても展示されました。これにつきましては、米国と合わせて3年間で200台程度量産したいというようなことも発表されております。その他、やはりこの水素自動車の燃料電池につきましては、出力が倍増した燃料電池の開発等が進められているところでありまして、今後いろいろな技術が発表されていくものではないかと考えております。 以上、県で把握している情報について説明させて頂きました。</p> <p>（長野県環境部環境政策課 宮下主査） 環境税または炭素税ですが、国におきましては、平成17年度環境税の具体案というのが示されております。ただ、これにつきましては、平成20年度の税制改正要望におきまして、時期尚早ということで継続審議案件ということになっております。</p>
----------------	--	--

<p>穂高 恵子</p>	<p>費車)とは限りません。</p> <p>ハイブリッド車に代表される低燃費車は、価格も高く敬遠してしまいます。</p> <p>安易な考えかもしれませんが、低公害車の開発には多くの費用が掛かるのは当たり前です。道路特定財源を乱用するくらいならば、こういった環境に対する対策費(開発費)に充ててほしいものです。車両価格に見合う維持費(燃費)であればより多くのユーザーに支持されると思います。</p> <p>地球温暖化防止やガソリン使用の抑制という点からも低公害車の普及が必要と考えますが、一般の自動車と比較して、まだまだ価格が高いという印象があるので、自動車メーカーの一層の努力に期待したい。</p> <p>低公害車は、普通の自動車と比較して作りが複雑な分、点検・整備をお願いしづらかったり、余計な出費が必要になるのではないかと思います。</p> <p>税金面でのメリットが、どの位あるのかを知りたい。</p>	<p>当時、示された環境税の具体案と致しましては、クリーンエネルギー自動車の推進と、運輸部門の対策ということで、約200億円計上されております。総額としては3,700億円ということですが、これについて継続審議ということになっております。</p> <p>京都議定書の目標達成計画においての記述をそのまま読ませて頂きますと、環境税については、国民に広く負担を求めることになるため、関係審議会をはじめ各方面における地球温暖化対策に係る様々な政策的手法の検討に留意しつつ、地球温暖化対策全体の中で具体的な位置付けその結果、国民経済や産業の国際競争力が与える影響、諸外国における取り組みの現状などを踏まえて、国民・事業者などの理解と協力を得られるように努めながら、真摯に総合的な検討を進めて行くべき課題であると記述されております。ですから、この国の動向の様子を見ているというような状況でございます。</p> <p>穂高様からの意見で、税制面でのメリットはどのくらいあるかを知りたいということですが、自動車取得税につきましては、グリーン税制という制度がございます。地球温暖化防止・大気汚染防止という観点から、排出ガス性能及び燃費性能の優れた低公害車につきまして、一定割合軽減するという、逆に長く乗っている車については重課するという制度がございます。</p> <p>この制度につきましては、平成13年度の税制改正によって全国一律に実施されているものです。具体的にどのような場合に適用されるかということ、自動車税については、排気量によって税率を決定していますが、電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車の他、平成17年排出ガス基準75%低減及び22年度燃費基準15%以上達成自動車、これが対象ということになってきます。平成20年度・21年度に新車登録された自動車につきまして、翌年度に50%もしくは25%の軽減となるというものでございます。</p> <p>最近の自動車のリアガラスには、青いステッカーと黄緑色のステッカーが貼ってあるのを見たことがあるかと思います。青いステッカーにつきましては、排出基準に対する低減を示したもので、平成12年排出基準を満たしたという認定のものと、平成17年度の認定を満たしたものであるという2種類がございます。平成12年度の基準については星印、これは星によって燃費性能を表しているわけですが、星が1つから3つ。平成17年度の基準については星が3つもしくは4つ付いているというものでございます。</p> <p>黄緑色のステッカーにつきましては、燃費基準の達成割合プラス15%、プラス25%といった燃費基準の達成割合を示したものが貼り付けられております。自動車税の軽減対象となるのは、平成17年の排出基準を75%以上軽減させたという星4つの印が付いている自動車であって、かつ黄緑色のステッカーが平成22年度燃費基準プラス15%以上達成した自動車対象ということになっております。</p> <p>次に、自動車取得税ですが、自動車取得時に自家用車ですと5%、その他の登録車で3%が取得価格に課税されるということになっております。低燃費車の特例控除ということで、</p>
--------------	--	--

要件につきましては先ほどの自動車税と同じですが、取得した自動車の価格から 15 万円もしくは 30 万円が控除されます。

また、大型ディーゼル乗用車につきましても、排出基準適合車は軽減措置があります。自家用乗用車は 5% ということで課税されるわけですが、15 万円もしくは 30 万円が控除されるということになりましたので、5% 掛けまして実際の金額としては 7,500 円もしくは 1 万 5,000 円が軽減されるということになっております。税率につきましても、自家用乗用車の場合、電気自動車・天然ガス自動車は 2,7% 低減されます。ですから、5% 課税されていたものが 2.3% の課税ということになります。

また、ハイブリッド自動車につきましては 1.8% 軽減されまして、3.2% の課税ということになります。一方、一定年数が経過した自動車につきましては、税が重化されるということになっておりまして、ガソリン車につきましては 13 年越え、ディーゼル車については 11 年を越えたものにつきまして、翌年度から概ね 10% が重課されるというような形で、できるだけ低公害車を普及させるという税金面でのメリットがある制度になっております。以上でございます。

(協会 和田サービス部会長)

それでは、アフターサービスから見ました皆様方のご質問に大雑把ではございますけれどもお答えをしたいと思います。

まず、低公害という言葉が非常に流行っている訳ですが、この中の大きなポイントの一つは低排出ガスです。排出されるガスがクリーンであること。それから、もう一つは省エネであるということ。ガソリンの燃費が良いこと。この二つのことが今社会的に求められていると思います。

只今、県の方から税制のお話ございましたが、平成 22 年から税制が変わるということですが、新しい型式認定、いわゆる車をつくる時のエンジンの基準がここで大きく変わっています。その変わったものにつきまして今お話の新しい税制で恩恵がありますということです。現在メーカー各社は、この基準に合わせるべく大変激しい商品開発競争をしているというのが事実でございます。

いろいろな方法がありますが、一つは先程ご説明のあったように、新しい機構、例えばバッテリー、モーターだとか、そういうものを組み込んでいくという、今までのエンジンと概念を変えたものやっっていく、これを採用した場合にはハイブリッドもそうだと思いますが、やはりメンテナンスというのは一般論と致しまして費用が掛かるといいますが、精密な機械でございますので、当分の間はメンテナンスが必要だと思います。

また、まだまだ量販されております乗用車につきましては、ガソリンエンジンですから、

山口 剛二

自動車メーカーに対する要望について
低公害車と併せて低燃費車を早く開発・発表してほしい。現在、実用化されているエンジンとモーターの組合せではなく、家庭用電源で充電し、モーターで走行する車、ガソリンや軽油を使わない車を早く世に出してほしい。

商用車について
ライトバンタイプの車を会社で営業車として使用しているが、かつてはディーゼル車を使用していたが、現在は、殆どガソリン車となっている。(排ガス規制がクリアできない?)
商用車は、走行距離が長いので燃費がかさんで困っている。現状では、ガソリンと軽油の価格差が少なくなっているが、同じ1リットルの燃料でもディーゼルの方が長距離走れて経済的。

欧州では、ディーゼル車が主流と聞いている

従来のガソリンエンジンをとりあえず改良して、燃費基準を2年先の新しい基準に合わせるために開発しますと、現行のエンジンを改良し、車体あるいはシャシーも軽くするという、そういう両方を相まってガスも下げ燃費も良くするところということも舞台裏では一生懸命やっております。そういう意味ではこの方が経済的には近道なのでございます。こういうエンジンも出てきておりますが、いわゆるハイテク化になっておりまして、コンピュータ化され、一方では軽量化されておりますから、やはりメンテナンスをして頂かないと壊れた時にはもう直らない。極端な言い方でございますが、そういうような精密な機械が組み込まれております。そういう意味で、お客様には省エネであり性能が良いと、やはり決められたメンテナンスはしっかりやって頂く。しかし、驚くほど高いかということそんなに高くなるわけではございませんし、また整備の方も競争ですから、決められたメーカーの点検をやって頂ければそんなに負担がないかと思えます。

ただ、今申し上げた機械的にハイテク化していくことは間違いございませんので、そういう意味では近くの工場で頻繁に見て頂くことがユーザーの皆様にとっては一番経済的であり、また低公害に寄与するものではないかと思えます。以上です。

(協会 仁科副会長)

今のお答えも含めまして、全般的にお話をさせていただきます。今私どもが売らせて頂いております車は、主力は低公害車です。この低公害車のご説明は、それぞれ頂いていますが、この規制とかこういう話題になる前、よく東京都内で生徒が校庭で倒れたとか光化学スモックとか、ああいうような時代の燃費車と比べますと、だいたい100分の1はクリーンになっていきます。すなわち、対でいうと当時の1,000分のいくつという位に排気ガスのクリーン度は大変高まっているということです。

この車が主流でございまして、すなわちエンジンとモーターのハイブリッドになっていきます。この車を今、売り出し中ですが、まだまだ少ない。その先はどうなのかということ、やはり電気自動車ということ。その先はソーラーとか、いろいろありますけれども、ハイブリッドのところでは、ここにも質問があるように、維持費とか整備代が高いのではないかと、いろいろなご心配があると思えますが、ハイブリッドということは通常の車のエンジンに、モーターとバッテリーとコンピュータをプラス積んでおります。従って、それをお話ただけでもその分は高くなるだろうと思えます。それから、整備も複雑になりますし、交換すればお金もかかるだろうと、こういう想定はつくのですが、点検とか車検の際の費用については、一般車と同じ点検料で やっております。

それから、特にバッテリーについては、バッテリーが少なくなってくるとメーターに出ますから、それを充電する方法がありますが、通常は走りながら今お話があったように、充電

	<p>が、日本の軽油は、質が劣ることが問題とすれば、軽油の質を変えてもらいたい。</p>	<p>といわゆるパワーの蓄積、そして走行時にその両方を出して走行するという形になってい ます。</p> <p>コンピュータについては、現場ではいじれませんので、万が一何かあった場合は、一応メ ーカー保証となっています。</p> <p>それと、価格が少し高いということですが、確かにそうですが、今価格が高いというところ に資源高というのが加わって、どうしても安くできないところもありますが、これについ ては、来年ぐらいからハイブリッドが相当出てきます。従って、価格も結構下がるとしま す。おそらくプリウスも下がると思いますし、他に出てくる車ももっと安く出てくると思 います。そういう意味では、一般車と同じと言いたいのですが、ほぼ同じ。先程から言うよ うに、余分に積んでいるものがありますから、その分は高いはずですけども、メーカーで考 えてかなり安く出てくるのではないかと、このように思っております。</p> <p>一番は低公害車もそうですが、ハイブリッド車も電気自動車も、やはり今使っている車の 走りと同等ぐらいの感触が欲しいのです。今日来ていらっしゃる皆様の中には「いいんだよ。 環境に優しければゆっくりでいいんだから」とおっしゃって頂けると思いますが、一般市場 へ行くと、どうしても今の車より相当加速度とかパワーが見劣りすると「こんなもの車じゃ ないじゃないか」みたいなところがあって、どうしても走りというその残したいものと、そ れから燃費と価格。この三拍子揃った車を仕上げるには相当難しいのです。来年辺りから、 三拍子揃ったハイブリッドが発売になってきます。というような話は今させてもらっていま すけれども、これはあとの電気自動車については燃料電池とか、今言ったプラグ方式の電気 自動車とか、その他天然ガスとか、いろいろな方式がありますが、やはり電気自動車にいく 時もパワーと燃費と、すなわち経済性とそれからもう一つは価格です。これが揃った時点で 正規な車になると思うので、そこにはまだまだ5年から10年ぐらいそれが主流になるには かかるのではないかなと、そのように想定しています。</p> <p>それから、特にディーゼル車については、ヨーロッパは乗用車で、「いいディーゼルがあ るみたいじゃないか」とおっしゃっていますが、その通りで、先程も出ましたようにクリー ンディーゼル車ということで、これはどちらかという少し大きめの排気量の車で、クリー ンディーゼル車ということで、近く発売になると思いますが、これについては、現行のいわ ゆる軽油のレベルで非常にクリーンに走れます。確かにおっしゃっている通り、日本の場合 はこの精度が悪い、段階層でいくと下の方というか、精度の悪いエネルギーになっているの ですが、その辺はどちらかという、いわゆるガソリン業界の方ですが、車の開発面とする と、そういうものでも対応できるクリーンディーゼル車を市販に発売できるようなレベルま で来ているということで、また近々そういうお話もあるかと思えます。</p> <p>ですから、今世の中が低公害車とハイブリッドと電気と、それからディーゼルと、メーカ ーも我々も模索をしながらやっていますが、基本的には排気ガス、燃費は相当延びています。</p>
--	--	---

<p>杉本 令子</p> <p>酒井 哲夫</p>	<p>近年、ハイブリッド車や電気自動車への関心が高まり、トヨタやホンダのハイブリッド車が多く売れており、三菱、スバルなども電気自動車を発売する予定があるそうですが、どれも価格が高いため、なかなか手が出ないのが実情です。</p> <p>例えば、プリウスの一番安いタイプは、233万円だそうです。同じようなタイプの車と比べるとかなり割高で、環境に良いし、ガソリン代も少なく済むと分かっていてもなかなか買えません。</p> <p>そこで要望ですが、このような低公害車を買う時に、国からの補助があるとありがたいのですが、また、現在、既に補助があるのでしたら、どのくらいあるのか、広く知らしめてほしいと思います。(購入時の目安になります。)</p> <p>地球的テーマである環境問題は、避けて通れない問題であります。自動車から排出される問題に対して、業界挙げて取り組んでいる事例についてももっと一般に知らすべきだと感じてい</p>	<p>今ハイブリッドでほしい1リッター32~33キロ、ガソリン車で軽も含めても22~23キロが精一杯で、1リッター当り10キロくらい違うのですが、もう少し飛び抜けていい車で、そして安く発売できて、更に燃費がいいというような車をメーカーも目指して今やっている最中です。</p> <p>特に、この8月以降は経済危機になりましたが、その前までは相当資源高、燃料高でスモールというか、燃費のいい車がアメリカも日本も相当売れました。軽とかスモールカーとかハイブリッドへ、ほとんどのユーザーの志向が集中してきたところへ、今回ドーンと経済危機になって、動きは相当そっちに来ていますので、メーカーもここで相当馬力をかけて、馬力というのはスピードを上げてそちらの開発に今やっているところでございます。</p> <p>一応全体的なお話ですけれども、ご理解頂きたいと思います。よろしく申し上げます。</p> <p>(協会 仁科副会長)</p> <p>先程お話しした中へ入っているのですが、冒頭に大きなページのA3の5ページにある、これが私どもの主たる年間事業活動、概ね年間3千数百万円使ってこの活動をさせて頂いております。これを特に「こういうことだよ」というPRはしてなくて、この中身については個々真剣に取り組んでPRも兼ねてやっていますが、全体的には、PRをしていないので、もう少しPRしていきましょうかというようなところがあります。</p> <p>それと、常任理事会などでも最近出てきているのは、やはり資源を大事にするということで、日本は資源の乏しい国で、我々も学校に行っている時は習ってきましたが、実は第二次資源大国ということで、製品が廃棄物になった瞬間からすごい資源を持っているということです。これは、自動車業界で言うところの使用済自動車のことですが、これをやはりきちっと解体をして、そして国内に留めて国内の資源として再利用しようということで、今大分動いておりますので、そういう意味では先程もご案内しましたように、私どもは中古自動車リサイクルセンターを持って、そちらの方でやらせてもらっております。</p> <p>業界とすると今言った環境問題、それから安全、そしてハイブリッドを含めて低公害車、そして未来カーみたいな方向付けで、テレビじゃないですが2011年から全部地デジになります、みたいなわけには自動車業界の場合にはいかないわけです。やはり順に乗り替えた時からいい車になって、みんなでそういう車を使って頂く。もちろん中古車市場というものもあるわけですから、できるだけそう思った時から早めに環境に優しい車に切り替えていってもらうと、こういうことだと思います。私どもとすれば、社会への啓蒙活動と普及活動をやりたいと、このように考えております。よろしくお願い致します。</p>
---------------------------	--	---

ます。

また、日本は国を挙げて観光立国としての施策を進めていると聞いております。私が住んでいる長野は、まさに観光を基幹産業として更に充実させていかなければならないと思っております。

長野の地域内での移動手段である自動車は、環境に配慮した車種が最適であると思います。

長野観光のイメージ造りにも、低公害車等の環境配慮車の役割は大きいと思います。

このことから、長野観光発展のためにも、貴業界の活動と役割は、今後益々必要となるものと思っております。業界挙げてのアピールをして頂きたいと思っております。

(協会 荻原大型車部会長代理)

長野日野の荻原でございます。私どももメーカーを含めて仁科副会長の方からもお話がございました通り、ハイブリッド車というものに随分取り組んでおります。メーカーとしては1991年、これは世界初というような形で開発をさせてもらっております。そして、県内には1994年皆様方がよくご承知の上高地中心、最近では志賀高原等々のやはり環境保護という目的のために、1994年以來まず大型バス、その他何社かバスユーザーさんを中心に私どもの低公害車ということでお使い頂いているのが、約90台。それから、バスだけではなく、私ども日野自動車というのは大型トラック・中型トラック・小型トラックと宣伝じみている申し訳ありませんが、トラックいわゆる商用車が中心のメーカーでございますので、中型トラックそれから小型トラックというものをハイブリッド車と称しまして、先程のモーターとやはりバッテリーの組み合わせによって開発しておりますが、それが県内では約64～65台、そして全国では2008年7月現在で5,000台ちょっとというような形で、これからますます環境、それから省燃費ということで、私どもの商用車についてもいろんな規制がございますが、とりあえず17年規制により10%の低燃費と、21年度のいわゆる重量燃費規制を確保したというような形で、また補助の方もありますが、この車を持って何とか環境それから省燃費のもとに対応して手助けをしていきたいと思っている次第でございます。簡単ではございますが、以上でございます。

(長野県環境部環境政策課 宮下主査)

酒井様のお話にあります長野県も環境県ということで、環境を守っていきたいという形で事業を進めているところでございます。ここで言う地球的テーマの環境問題というと温暖化の問題があるかと思いますが、長野県における温室効果ガスの排出状況がどうであるかということを説明させて頂きますと、トラックや自家用車などの運輸部門から排出される温室効果ガスの排出割合は、長野県の排出量全体の約29%を占めております。これは、他の産業部門とか家庭部門の割合に比べると大きく、部門別では最も大きい割合となっております。これは何故かということ、住居地が分散している地域特性から長野県の世帯あたり、人口あたりの自動車の保有台数も多く、全国で上位に位置しているということが、一つの要因ではないかということが挙げられます。長野県においてもこの運輸部門における二酸化炭素の排出削減を進めるために、低燃費車の普及促進というのは欠かせないものでございまして、これに向けて各関係機関と連携を図りながら、普及啓発活動を進めていきたいと思っております。

また、県として情報発信できるものにつきましては、県のホームページ等で情報提供をしてきたいと思っておりますので、その際にはご覧になって頂ければと思います。環境という

<p>酒井 哲夫</p>	<p>長野県も環境部をつくったとお聞きしましたが、長野県が所有している車のうち、環境に配慮した車というのは、どの位あるのかということと、今後、環境と観光というのが切っても切り離せない関係の長野県の特徴を持った部分をどうやってつくっていくかお聞きします。</p>	<p>ことで洞爺湖サミットも開かれまして、かなり環境に関心が集まっている中で、皆様の意見等を踏まえながら県としてできることについて取り組んでいきたいと思っておりますので、ご協力頂ければと思います。以上です。</p> <p>(長野県環境部環境政策課 宮下主査)</p> <p>長野県の低公害車、ハイブリッド車の導入状況ということですが、長野県には、いろいろ組織がありまして、全体で低公害車の保有割合は、約25%となっておりハイブリッド車は、全体で5台の導入ということに止まっております。ただ、県としてもグリーン購入推進方針というものを掲げておりまして、このグリーン購入推進方針の中では、除雪車などの特殊車両は除き、原則として低燃費車・低公害車を導入するという方針を掲げております。これについては、入札時において低燃費車・低排出ガス車等の基準をクリアしたのものについてのみ入札対象ということにしておりまして、今後については低公害車の割合が増えていくと考えております。ハイブリッド車は、低燃費車の中に入りますが、ハイブリッド車をもう少し入れた方がいいのではないかと、というお考えもあると思いますが、かなり厳しい県財政の中で全てをハイブリッドにすることは、非常に難しい話ではありますが、低公害車等の導入を進め、今後全ての車を低公害車・低燃費車にすることを目指していきたいと考えております。</p> <p>次に、長野県の特性を活かした環境と観光とのつながりということでもありますけれども、長野県の豊かな森林は、二酸化炭素の吸収源として大きな役割が期待されており、県では森林税を活用させて頂き、森林育成を進めているところです。</p> <p>観光面では、自然や環境にやさしい旅館・ホテルなどを登録する「信州エコ“泊”覧会」を行うなど、観光部とも連携して温暖化対策などの環境の取り組みを進めているところでございます。今後も関係する部局と協力しながら、取り組みを進めていきたいと考えております。</p> <p>今後、様々なご意見を皆様から頂ければありがたいと思っております。回答不十分ではありますが、以上でございます。</p>
--------------	--	--

2 自動車の点検整備と安全性確保に対する要望意見について

質問者	質問要旨	回答要旨
関島 克郎	<p>車検時以外の法定点検整備は、どのような状態になっているのか教えて頂きたい。</p>	<p>(北陸信越運輸局 今井首席陸運技術専門官)</p> <p>ご質問の法定点検整備についてですが、皆様が呼ばれているいわゆる車検ですが、一般の白いナンバーの自家用乗用自動車の場合ですと、新車の場合は、3年の有効期間となりますが、その後は、2年毎のインターバルで車検があります。</p> <p>その車検の間には、12ヶ月毎に定期点検を実施して頂くよう法令で定められた点検があり、12ヶ月点検の次は24ヶ月のいわゆる車検整備というインターバルとなります。</p> <p>その他の点検として皆様をご存知ない方が多いのですが、日々、車を動かす際に実施して頂く日常点検という点検も義務付けられております。</p> <p>これは、毎日実施しなければいけないかですが、自家用乗用自動車等の場合ですと、以前は毎日実施して頂くよう義務付けがございましたが、平成7年の規制緩和に伴う法改正により、機会ある毎に実施して頂くこととなっています。</p> <p>機会ある毎とは、一例で申し上げますとガソリンスタンドで燃料を給油する際だとか、洗車する際等の機会を捉えて日常点検を実施して頂くこととなっていますので、法定点検整備としては、決められた時期の定期点検と日常点検の2種類があります。</p> <p>白いナンバーの自家用貨物自動車、いわゆる自家用トラックの場合ですと定期点検の時期が自家用乗用自動車とは異なります。</p> <p>小型の自家用トラックですと、新車の場合は、2年の有効期間となりますが、その後は、1年毎のインターバルで車検があります。</p> <p>車検の間には、6ヶ月毎に所要の点検整備を実施して頂くこととなっています。そうしますと、車検後は、6ヶ月点検、その次は、車検となります。</p> <p>その他としましては、緑ナンバー、青ナンバーのバス・タクシー・トラックの営業用の自動車については、大量に人を運ぶ、大量に物を運ぶ車ですので、当然、走行距離も一般的には延び使用状態が過酷ですので3ヶ月毎の定期点検が義務付けられています。</p> <p>自家用乗用自動車等以外のこれら営業用の自動車等の日常点検については、毎日動かす前にいわゆる運行前の所要の日常点検を実施して頂くこととなっています。</p> <p>定期点検の義務付け等については、車が普及し始めた昭和38年7月に道路運送車両法の改正により義務付けられ、その後、技術進歩等により、新しい技術項目については、プラスアルファーされ追加点検して頂き、技術進歩により必要が無くなった項目については省略しても良い等の種々の変革により現在に至っています。</p> <p>これは行政の宣伝になるかもしれませんが、毎年、9月及び10月を点検整備推進運動として全国的にキャンペーンを展開しております。</p>

<p>関島 克郎</p>	<p>12ヶ月点検のことをお伺いしたかったわけでございます。</p> <p>私はサラリーマンですが、息子夫婦と合わせて6台の乗用車があります。燃料・税金・保険・車検と非常にお金の掛かる中で、私は6台とも全部12ヶ月点検を受けております。</p> <p>知り合いに聞いても「やらなくても別に罰則があるわけじゃないし、車検を受けるからそれで十分だよ。」という話を聞きます。</p> <p>法定点検という意味合いがどういうことなのか、意味が分らない。12ヶ月点検というのが、行政として必要だというふうに認めている</p>	<p>これは、車検の間の3ヶ月、6ヶ月、12ヶ月点検を実施されていないユーザーが多く見受けられ、統計では約半数以上の方々が実施されていない状況となっていることから、定期点検整備の必要性の啓蒙・実施等の観点から展開しております。</p> <p>本日、出席されている県警本部の他、所轄警察署、自動車販売店協会等のご協力を得て街頭検査及びマイカー相談等を実施しており、本年度の街頭検査状況としましては、県下全体で十数回、約4000台以上の自動車について街頭検査を実施し、自動車の保安確保、定期点検整備の必要性の啓蒙及び整備不良車の運行防止等を図っております。</p> <p>街頭検査は、ユーザー指導、点検整備の推進の観点で県下各地に出向き実施しておりますが、その街頭検査では、無車検状態で走っている方が年間10件程度あります。</p> <p>そのような状態とならないように、法的に申し上げますと車の使用者が車の定期点検を含め維持管理を行って頂くという法的な義務付けになっています。</p> <p>ただ、定期点検を行う際、實際上、高度な技術・知識が無い場合は、本職の整備工場に任せて安心して乗って頂くことをお勧めします。</p> <p>先程ご説明した定期点検整備の実施の証としまして、国の認証・指定の認知を受けた認証工場・指定工場で所定の点検整備を実施されますと、前面ガラスの車検の有効期間を示すステッカーの他に左上付近に丸い形の緑色、赤色、黄色、青色の定期点検整備実施済のステッカーが貼られます。</p> <p>そのステッカーを見て頂ければ判りますが、次の定期点検時期の表示がありますので、その表示を参考として定期点検を実施して頂ければと思います。</p> <p>(北陸信越運輸局 今井首席陸運技術専門官)</p> <p>回答が的を射ていなく申し訳ございませんでした。</p> <p>関島様のお話の中で、自家用乗用自動車ですと、先程申し上げました12ヶ月点検及び24ヶ月点検が法で定められております。</p> <p>定期点検を受けなかった場合はどうなるのかと言いますと、法体系上、罰則・罰金等はありません。</p> <p>定期点検を受けなかった場合に罰則等を設ける必要があるとのご意見も多数有りますが、国土交通省として、種々のご意見を頂き、点検の項目・内容も含め見直し等を図っているところでございます。</p> <p>12ヶ月点検の必要性については、私どもとしましても必要と認識しており、安全の確保・公害の防止・交通事故防止も含めて所要の時期に点検して頂くようユーザー指導を行っております。</p> <p>ただ、関島様のように走行距離が伸びる車も伸びない車も色々なユーザー様がおられると思</p>
--------------	---	--

<p>関島 克郎</p>	<p>のならば、もう少しきちっとした指導をするべきだと思います。</p> <p>どういう形で、普及というか皆さんに受けさせるようなPRをしているのかお伺いします。</p> <p>法定点検を受けることによって、トラブルや事故が減る可能性があるというお話ですが、そうしましら罰則はいらなと思います。きちっと受けている人には、車両保険の保険料率や何かの方法で反映して頂いてもいいと思います。</p> <p>何かの機会がありましたら、取り上げていただくようお願いいたします。</p>	<p>います。</p> <p>そこで、12ヶ月点検の際に点検する項目につきまして、走行距離が伸す車、伸さない車ですみ分けしています。</p> <p>つまり、走行距離が伸さない車・走らない車については、一定条件に当てはまる場合は、12ヶ月点検の際に一部の点検項目を省略することができることとなっています。</p> <p>先程申し上げましたが、12ヶ月点検を含め所定の点検整備を確実に実施して頂くことにより、身の安全を車の安全を守れるものと認識しております。</p> <p>先程お話した点検整備推進運動ですが、点検整備が必要であり定期点検整備を実施して頂き、また、その意識付けをして頂く為、年間を通じて運動を行っておりますが、特に9月及び10月につきましては、定期点検の啓蒙指導等を重点項目として運動を実施しております。</p> <p>また、6月は不正改造車を排除する運動の強化月間として、県下各地で不正改造車に対する街頭検査等により、指導させて頂いております。</p>
--------------	---	---

3 自動車関連税制に対する要望意見について

質問者	質問要旨	回答要旨
山口 剛二	<p>ガソリン税は、撤廃してもらいたい。道路財源としての役割は、終わっている。車でしか移動手段のない地方にしわ寄せが大きい。</p>	<p>(日本自動車販売協会連合会 神足法務部部長)</p> <p>皆様方から、いろいろ自動車関連税制についての要望意見ということで頂きました中身につきましては、私も同感であります。我々も販売業界として、皆様方にお車をご購入頂いている中で、この税金、今の税制についてご説明をして、ご理解頂くということは到底できないと考えております。そういう意味では、我々としてもユーザー様側からの視点も含め、この税制改正要望を今回取りまとめて要望していこうということでございます。そういう意味では、ぜひユーザー皆様の声というものを集結して、世論ということで反映させて頂ければと思います。特に、マスコミに対しては、強く訴えていくということが今後必要だろうと思えます。販売業界のみならずユーザー様を含めて、全体の声ということで、ぜひ声を上げて頂ければと思っております。</p> <p>私どもで取りまとめた要望書をご覧頂きたいと思えます。「はじめに」というところをご覧頂きたいのですが、中ほどのところで「こういった状況の中」というのがございます。ご存知の通り道路特定財源制度、これについては本年5月に一般財源化をするという形で、政府で決定がなされています。いわゆる従来道路整備を目的として道路特定財源というものは、ユーザー様に課するという形になっていたわけがございます。これが、一般財源化をするということによって自動車関係諸税、これは課税根拠を失うことになったのではないかと我々は考えております。</p> <p>次の「また」でございますが、一般財源化するということは、教育あるいは社会保障などにもその財源が回されるということになるわけですが、他の商品に比べて自動車のユーザー様だけが過重な一般財源負担を求められるということになるわけですし、非常に不公平な税制であると考えております。特に、地方の方は世帯あたりの保有台数が多いということで一般財源化ということになりますと、都市部よりも地方世帯の方が、負担が重くなってしまうということで、地域格差が拡大する一つの要因になってしまうのではないかと、こういった認識を我々は持っております。ここでは自動車ユーザー様の負担軽減を実現すべく、政府与党案を取りまとめるよう要望をするということで、「はじめに」のところは締めさせて頂いております。</p> <p>次のページが要望事項ということで、具体的な要望になっています。ここの枠囲いのところですが、前段は今お話した部分とダブっております。「したがって」以降ですけれども、「したがって、一般財源化する今こそ複雑過重な自動車関係諸税を抜本的に見直し、課税根拠なき自動車関係諸税を廃止することで、自動車ユーザー様の負担軽減を実現するよう強く要望するものである」ということで、言い切りの形にさせて頂いております。</p>
福本 佳子	<p>複数の税目が存在しており、なかなか理解しにくい点があります。</p> <p>その税制の中でも、暫定割増税制が標準税率を大きく上回っていると聞きますが、単に道路整備に充てられていると思うと、本当に必要な課税なのかと考えさせられます。</p> <p>例えば、地球環境問題に対しての課税も必要だと思えますので、少ない課税で有効な活用方法を再度検討してほしいと思えます。</p>	
小布施 進一郎	<p>ありきたりですが、自動車関連税がどのように使われているのか。また、今後どのように使っていく方針なのかをお聞きしたい。</p>	
杉本 令子	<p>自動車を購入するときは、ほとんどの場合、自動車取得税と自動車重量税が掛かります。</p> <p>自動車重量税にいたっては、車検のたびに徴収されます。また、ガソリンを入れるとガソリン税が1リッターにつき50円以上も取られます。</p> <p>更に、このガソリン税が含まれたガソリン代を払うときに消費税を取られるというのは、明らかに二重課税なのでは？</p> <p>この点について、業界ではどのようにお考え</p>	

<p>石坂 恒夫</p>	<p>かお聞かせ下さい。</p> <p>近年、首都圏では若い人の車離れが進んでいると聞きましたが、このような税金の塊みtainな自動車では、使用する気にならないのも無理のないことです。</p> <p>しかし、長野県では、自動車は必需品であるため、どんなに税金が掛かろうと使用するしかないのです。であるならば、出来る限り税金を安くしてもらえよう、自動車業界全体が国に対してもっと積極的に運動してほしいと思います。</p> <p>自動車に関わる税について</p> <p>長野県は、公共機関のバスに頼っていることから、車は必需品であります。その車に判りにくい税金があまりにも多く掛かっていないでしょうか？特に、自動車取得税、燃料税他。</p>	<p>ご存知の通り、自動車関係諸税は、9種類もの非常に多くの税金が車に掛けられており、それをすべてユーザー様が払っているということですから、そういう意味ではまったく他の商品とは、掛け離れて税金が高いということだろうと思っております。その下が、具体的にではどういう措置をしてほしいかということが出ております。</p> <p>一つは、自動車取得税の廃止です。道路整備を目的とする目的税ということですから、一般財源化により、これもこの課税根拠を失うことは明白です。消費税に加えて一般財源として自動車取得税を課すというのは、自動車購入者だけ二重に消費課税を負担するということになって、税の公平性に著しく反するという認識でございます。</p> <p>二つ目は、自動車重量税の廃止。これも、道路損傷負担金あるいは道路整備による受益者負担の考えから、自動車の重量に比例して課税がされています。一般財源化によってこれも課税根拠を失うことは明白であるということで、保有に対しては一般財源として自動車税・軽自動車税が存在しており、これとは別に一般財源として自動車重量税を課す理由はないか。こういった税を他国では課していないということで、国際的に見ても非常に過重な負担になっている。欧米諸国の約2倍から35倍ということで、かなり日本の場合には高い税金になっているということです。</p> <p>三つ目が、燃料課税の抜本の見直しです。これもご意見の中に入っておりますけれども、道路整備以外の課税根拠を検討するのであれば公平な国民負担を基本原則として、その税率等について原点から議論すべきである。ガソリン税及び石油ガス税の上に更に消費税を課している。いわゆるタックスオンタックスという二重課税です。こういうことは直ちに解消してほしいということを言っております。この辺の話は、皆様方のご意見の中にいろいろ出てきております。そういう意味で、思いは皆様方と一緒にということだろうと思います。</p>
<p>今井 安</p>	<p>自動車税に課せられる税金の種類が多く複雑だと感じます。平成20年度税制改革において、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特別措置が実施されているが、自動車税制についての考えをお聞きしたいと思います。</p>	<p>それから、先程から低公害車の話が出ていますが、低炭素社会に向けた軽減措置の創設ということを自販連では言っております。一つは、自動車買い替え促進税制の創設でございます。燃費の悪い低年式車を温室効果ガスの排出が少ない新型車に買い替える際、自動車税・軽自動車税の大幅な軽減、あるいは補助金の交付、こういう抜本的な優遇税制を講じてほしい。あるいは、先程もお話のあったクリーンエネルギー車の取得に対する軽減措置ということで、電気自動車とか燃料電池車等々の取得については、自動車税・軽自動車税の大幅な軽減あるいは補助金の交付、そういったご意見がありました。こういうものを創設するなど、抜本的な優遇措置を講じて頂きたい等々、こういったことで要望書を作らせて頂いています。今現在、自販連は全国に53支部ございますが、JAFとも連携して要望活動をさせて頂いています。地元の有力議員の方にこれを持参して、ご説明をした上で要望をするという形で誠意努力をさせて頂いております。</p> <p>それから、これとの関連でいきますと、もう一枚チラシがございます。納税者である自動車ユーザーを無視するなというチラシがございます。これは、実は自動車関係団体21団体</p>

で構成します自動車税制改革フォーラムというのがございます。ここでこういったチラシを作りまして、今月の19日に総決起大会を開催することにしています。その後デモ行進等を行うということで、国会議員の先生に対して強く要望していきたいと考えているところがございます。そういう意味で、自販連としても様々な形で要望を展開したいと思っています。

先程もお話した通り、マスコミに対する対応ということで、過去我々もいろいろな座談会を開くとか、そういう施策によってなるべくマスコミにも取り上げてもらおうということでやっているわけですが、往々にしてマスコミの方は税を徴収する側の報道というのが非常に多くて、徴収されるユーザー様の立場についての報道というのは、非常に少ないということが目についておりまして、やはり更に皆様方を含めて声を大きくしていく必要があるのではないかと考えており、ぜひご協力をお願いできればと考えております。以上でございます。

(日本自動車連盟長野支部 中山事務所長)

JAF長野支部の中山でございます。日頃はロードサービスのJAFでおなじみでございますが、大変皆様にはお力添えをいただきまして、心から感謝を申し上げます。

ここで出された皆様の意見というのは、私どもにとっても大変ありがたいということで。私どもJAFの活動は、ロードサービス以外に公益事業にも力を入れておりますが、要は全国で1,700万名の会員を誇っている団体であり、ユーザーの意見を代弁する団体という認識を持っております。30年にもわたる高い暫定税率の問題、それから、その他自動車関係税についてはいろんな問題があると思います。消費税との絡みでの二重課税の問題であるとか、そういった中で我々は皆様の意見を真摯に受け止めまして、国会議員であるとか政府、そういったところに要望書を提出する活動をしております。

先ほど自販連の方からもお話した通り、自動車税制改革フォーラム21がございまして。我々JAFもその団体の一員ということで運動をしております。ちなみに、来年度の税制改革要望ということで、本部をはじめ全国53支部で、地元選出の国会議員の先生に対して、このJAFとしての要望事項ということで提出をしております。この10月に長野県選出の国会議員の先生方にも提出致しました。自販連の税制に関する要望書とほとんど同様であり、重複することがあるのですが、紹介させていただきます。

1つ目は自動車関係諸税の簡素・軽減の実現。かつ、税制の抜本改革なしに一般財源化することに反対するというところがございます。ご承知の通り、自動車関係諸税というのは大変分かりづらいという点がございまして、本当に自動車取得税をはじめ自動車重量税、それから消費税とここに加わってきますので、やはり二重課税の問題というのも一方では議論の件に挙がっております。

それから2つ目として、低公害・低燃費車に対する税の軽減措置と、先進安全自動車への

優遇措置の導入ということも盛り込んで提案しています。

それから、最後に3つ目ですが、環境税の導入反対です。賛否両論ということで意見は分かれると思いますが、納得できる具体的な説明がないままに、単に自動車にだけ最初から自動車税を課するんだという税ありきの導入というものには反対しますということです。この地球温暖化に対する、CO2削減等、この物事に関する考えというのは、やはり皆様何とかしなければということと同じだと思います。ただ、地球温暖化ということに対してCO2削減をする、CO2を排出しているのは、単に自動車だけではございませんので、それだけに自動車だけ環境税ということについては反対をしたいということです。

もう一つは、今までの自動車諸税の中で単に、環境税に名前をすり替えただけのものというのは、やはり納得できない部分もあります。車のユーザーも含め、国民全体の議論ということで検討をして頂きたいということでの反対、ということでご理解頂ければと思います。

いずれにしても、全国1,700万名の会員組織の団体でございまして、ユーザーの意見を代弁する形で鋭意活動しています。今回皆様方から出されたご意見というものも参考にさせて頂きまして、どんどん国・行政に対して要望という形で訴えて参りたいと思います。

(協会 仁科副会長)

まず私どもの自動車販売会社の仲間としてどんな考えを持っているかということで申し上げますと、ユーザーの皆様と団体の皆さんとまったく一緒の考えです。非常に歯がゆいというか絶対反対ということでございます。まとめてみますと、やはり二重課税、三重課税、私は七重課税みたいに思っているのですが、まず買って税金、持って税金、走って税金というこの三重課税。違うものでいえばどんなものがあるのだろうと私なりに考えてみて、例えば一番高いのは住宅を買ったとき不動産取得税を取られる。取られるというか納税しなければならない。消費税もかかる。では持っては何かというと固定資産税・都市計画税があります。住宅なら走らないけど使って税金はあるかということ、ないですね。この辺がだいたい買っても取得税とか重量税とか自動車税とかみんな掛かるわけです。

もう一つは、やはりガソリン税と消費税のダブル。これは、一般にいうと二重課税ということになっていて、税金に税金を掛けているようなもので、いったいどうなっているのだと。ガソリン税の中には揮発税が入っているわけですが、これは二重です。今言った1と2の相対を足しても二重になっているわけで、こんなに税金を取られていったいみんな黙っているわけがないということで、国も財政難で財源が必要ということですが、簡単に言うと財源を車から取ってしまえと、こういう結論から言えば発想なわけですし、これはもう絶対反対と、形を変えようと何をしようが、このまま行くなんていうのは、なお反対とこう思っているわけです。

		<p>一部の地域では私どもも、どんどん車に関する税金を納めてきて、いよいようちの県が整備できるかなと思ったら、ここで廃止なんてとんでもないことだと言っている県知事さんや地域の方もおりますが、それはそれでまた考えなければいけないことだと思うのですが、もう30年も何十年もこのままで行くということは、いかがなものかと思っております。ですから、我々としても署名が来ればどんどん署名して、社員も全部署名して署名活動をやっていますし、自販連にもお願いをしたりJAFさんにも。そして、機会あるごとに声は轟かせているのですけれども、なかなか打てど響かずみたいなところがありまして、ただ思いはまったく皆様と同じ思いでやっていますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。</p>
--	--	--

4 交通事故防止活動、特に自転車利用者並びに高齢者の事故防止、シートベルト着用、飲酒運転防止に対する要望意見について

質問者	質問要旨	回答要旨
池田 久美子	<p>自転車利用者並びに高齢者の事故防止については、特にどのような活動をしているのですか？</p> <p>事故防止といってもアバウトすぎるので、詳しく教えて下さい。</p> <p>その活動は、私たち一般市民にもできるものなのか伺いたい。</p>	<p>(長野県警察本部交通部交通企画課 丸山課長補佐)</p> <p>池田様からご質問につきましてお話をさせて頂きたいと思います。自転車利用者とは高齢者の事故防止ということで、自転車と高齢者というように分けてお話をさせて頂きたいと思います。</p> <p>まず、県下の交通事故の状況を説明させて頂きますと、10月末で数字を持って参りましたが、自転車に関する人身交通事故は1,238件発生しております。マイナス52件。死者数が16人でプラス10人。負傷者数が1,223人でマイナス75人という状況です。件数や負傷者数が減少しているにもかかわらず、本年は死者数が極端に増加しているというのが大きな特徴です。死亡事故の特徴を見てみますと、高齢者の方が半数です。出会い頭とか右折直進といった交差点に関するものが半数。列車との衝突とか一人でどこかに落ちてしまったというような単独事故が半数。自宅から2キロメートル以内で事故に遭っているというのが約8割という状況です。大都会では自転車対歩行者とか、自転車対自転車という事故が非常に多いものですから、自転車は車道へといった対策が必要になるわけですが、長野県におきましては、まだまだ自転車対歩行者という事故は少ない状況です。ですから、道路環境からして歩道を走れる場合は、歩道を走ることができるようにしていくことも大切であると考えております。警察としましては、当協会をはじめ関係機関団体と協力しながら、自転車大会をはじめとする小学生の交通安全教育、中学生・高校生・高齢者までの段階的な交通安全教育の実施、街頭活動における指導の他、二人乗りとか無灯火といった自転車の悪質なものにつきましては、指導ではなく検挙していくということとしておりまして、引き続き指導取締りを強化して参りたいと考えています。</p>
小澤 裕志	<p>今後、益々増加する高齢者について、現状のままでは事故は増えるばかりであり、販売店が一体となり「高齢者の免許返還」などを呼び掛けてはいけないものだろうか。そのためには、高齢者が運転をしなくても生活できる環境が必要だとは思うが。</p> <p>また、道路交通法改正が行われたが、肝心の道路整備が追いついていないため自転車利用者は、現状では危険すぎて歩道を走行せざるを得ない。「自転車は歩道を走行すべき」等、カードライバーの意識の低さが原因だと思う。</p> <p>自動車販売店は、もっと様々な情報をユーザーに積極的に与えてもいいのではないだろうか。</p> <p>メーカー同士が手を取り協力して、今後の車社会を考えていかなければ「若者の車離れ」や「高齢者の事故増加」「地球環境悪化」等、マイナスイメージばかり取り上げられ、自動車の未来が危ぶまれて行く気がする。</p> <p>簡単であっても、ポスターなどで呼び掛け、新聞広告など「販売以外の活動」にも、力を入れて頂きたいと思う。</p>	<p>あと、交通環境の整備としましては、自転車専用レーンですとか、自転車歩道通行可という規制の見直しとか、自転車への文字情報の提供を行う装置をこれから付けて参るという予定としています。また、道路管理者による自転車道の整備というようなものも進めて頂いております。その他、自転車の安全利用を理解頂くためにチラシですとか、テレビやラジオをはじめとしたメディアを活用した広報活動を実施しているというのが自転車対策です。</p> <p>次に大きな問題でございます高齢者ですが、10月末で発生件数が2,824件ということで、これは数字的にはマイナス50件になっています。死者数が46人ということでマイナス2人。負傷者数が1,803人ということでマイナス138人ということで、昨年に比べますと全てマイナス数字ということになっているのですが、死亡事故につきましては半数が高齢者であるというのが事実です。高齢者事故防止をするということは交通事故全体を減らして、</p>

<p>穂高 恵子</p>	<p>高齢化が進み、高齢ドライバーが運転する機会が増えているが、免許更新等の際に特別な教習等は、実施されているのでしょうか？</p> <p>タクシー運転手の無理な運転を見かけますが、プロとして全ドライバーの見本となるべき立場でもあり、指導等の徹底が必要ではないかと思えます。</p> <p>シートベルト全席着用は、安全性の面からも望ましいですが、特に後部座席のシートベルトは、セットしづらいという意識があります。子供でも簡単に装着ができるよう技術的な改良をお願いしたい。</p>	<p>安全で安心な交通環境を構築するというキーワードでして、高齢者の事故防止は重要な課題であると考えています。</p> <p>高齢者の事故防止としましては、歩行者の教育、自転車の利用者の教育、そしてまたドライバーとしての教育、こういうものが必要になって参ります。警察としましては、自転車と同じですけれども安全教室の開催、広報啓発活動の他、高齢者交通事故防止総合プランというのを策定しまして、高齢者の無事故協議会の開催ですとか、交通安全講習に出てこれない高齢者のお宅を訪問して、交通安全に関するアドバイスを実施するとか、高齢者の方をお出迎えに行き、運転免許センターへ来て頂きまして、交通安全機材を活用した講習などを実施しております。また、今回の法改正によりまして、75歳以上の方は高齢者マークを義務付けられました。これらの広報にも努めているところでございます。一般の皆様にはできるものなのかなというご質問ですが、皆様方には家庭ですとか職場・地域において会議の場とかで自転車の安全利用ですとか高齢者の事故についてなど、交通安全に触れて頂く、高齢者で危険な方が身近にいらっしゃれば一声かけて頂くなど、交通安全の輪を広げて頂ければ交通事故防止につながり、警察としても大変心強いと感じておりますので、よろしく願いをしたいと思います。</p>
<p>福本 佳子</p>	<p>近年、高齢者ドライバーの事故が急増していると思えます。ドライバーは、車両本体の安全性（エアバック・衝突安全ボディ等）で、守られているように思いますが、歩行者や自転車に乗っている人の安全は、どのように確保したらいいのでしょうか？</p> <p>例えば、自動車自体の開発で、事故を防ぐことができれば素晴らしいと思えます。</p> <p>また、シートベルト着用・飲酒運転は、メディア等の取り上げもあり、改善傾向に向かっていると思えます。残された遺族の悲しみは、誰もが旨を打たれると思えます。日々の生活の中、私自身も「子供が事故に巻き込まれないか？」と心配になることはあります。</p> <p>そのため、ドライバーは最低限のルールを守って運転をする意識が必要だと思えます。その</p>	<p>小澤様からのご質問ですが、高齢者の免許返還などを呼びかけたらいけないものだろうかというお話でございませう。高齢になりまして運転をしないので運転免許証を返したいとか、大型免許は大型車を運転しないので、大型免許だけは返したいといった方は、ご自分で申請して頂くと免許証の取消ができることとなっております。参考までに申し上げますと、免許証の取消の状況は9月末現在で、全部の免許証がいらぬので返しますといった方が876人です。昨年の1年間の698人を既に上回っているということでございます。返納された方の年齢は、65歳以上の方が96%と大半を占めているという状況です。ただ、この免許証の返納は、免許を所持している方ご本人の意思で取り消すものです。苦勞してお取りになられた免許証は、所持者の権利にかかわることですので、返納を奨励するとか強制して取り上げてしまうということではなくて、申請して取り消すことができる制度がありますよということをお知らせすることが大切であると考えておりますので、警察としましては県警のホームページ等で申請による免許取消ができることを皆様にお知らせしているところでございませう。</p> <p>穂高様から頂いております高齢ドライバーの免許更新の際に、特別な教習等は実施されているのでしょうかというのと、タクシー運転手の無理な運転を見かけるがと、この辺についてお答えしたいと思います。高齢者の運転免許更新につきましては、70歳以上の方が免許更新をする場合は、高齢者講習という特別な講習を3時間自動車学校において受けて頂かないと、免許更新ができないこととなっております。高齢者講習は通常の講習と違ひまして、講習室において講習を受けるだけではありません。座学の他に機械検査による視力検査などを受けて頂き、更に実際に車を運転して自動車学校の指導員からアドバイスを受けて、加齢に</p>

意識強化をサポートする社会運動も定期的に行われてほしいと思います。

伴って、身体機能が低下している。こういったことを認識して頂く講習も受講して頂く、特別な講習を受けて頂いております。また、道路交通法の改正によりまして、来年の6月からは75歳以上の方は認知機能検査を受けて頂きまして、その結果に基づいた高齢者講習を受けて頂くことに変更になります。認知機能の検査を受けて頂きまして、認知症のおそれがあるとされた方で一定の違反がある方につきましては、臨時適性検査を受けて頂いて、その検査で認知症であると判断された場合には免許が取り消されると、こういうふうになります。これは、交通事故に直結するおそれがある認知症の方には運転をやめて頂くということもありますが、認知機能検査の結果に基づいて高齢者講習を実施して、高齢者の安全運転を支援することを目的として導入されるものですので、ご承知頂きたいと思います。

次、タクシーの運転手さんでございます。タクシー協会とかトラック協会の関係協会と協力を致しまして、毎年7月から12月をコンクールの期間として、プロドライバー全員が運転マナー及び接客マナーを向上し、安全運転を励行することにより、運送事業に伴う交通事故防止の徹底を図り、併せてプロドライバーが模範となって一般ドライバーの安全意識の高揚を促し、持って安全で快適な交通社会を実現することを目的としまして、プロドライバー事故防止コンクールというコンクールを開催して、事業所ぐるみで事故防止対策を進めているところです。しかしながら、一部のドライバーの中には無理な運転をするなどの状況もあるようでして、ご意見の通りプロドライバーには一般ドライバーの見本となる運転を心掛けて頂くことが非常に大切であると考えておりますので、タクシー協会を通じまして、安全運転に対するドライバーの教育等について再度お願いをして参りたいと考えております。また、当然ではありますけれども、交通の指導取締りにつきましても引き続き実施して参りたいと考えております。

福本様から頂きました部分で最後の方になりますけれども、ドライバーは最低限のルールを守って運転する意識が必要であるということで、サポートする社会運動も定期的に行ってほしいというふうなお話がありました。ルールを守って運転する意識の強化をサポートする社会運動も定期的に行われていますが、警察としましては当協会をはじめ関係機関団体と連携しながら、皆様もご存知の全国運動として、春と秋の交通安全運動というのがありますが、その他に長野県独自の期別の交通安全運動、この他に今年は既に終了してしまいましたが、飲酒運転の根絶キャンペーンだとかそういうような運動も実施しております。今後も各種対策を進めて参りたいと考えておりますが、何分にも皆様方のご協力がないと交通安全が図られませぬので、今まで以上にご支援・ご協力を頂ければと思います。よろしくお願い致します。

(日本自動車連盟長野支部 中山事務所長)

皆様のご質問の答えと若干外れるかもしれませんが、交通事故というニュースを聞いた
び、シートベルトを付けていればと、高速道路での重傷死亡事故等、心を痛めておりました。

今年 6 月の後席シートベルトの着用が法制化されまして、それらが、減っていくことを
願っております。我々も特にシートベルトの着用推進運動ということで、県警本部と協力を
して毎年高速道路とか市街地の交通量の多いところで調査等を行っております。

前の座席の着用率は、年々かなり上がっており、100%に近い着用率であったのですが、
後部席については、着用率が上がってきたものの、まだまだやっていない方がおられる。特
に高速道路については義務化というか、減点の対象になっているのですが、一般道路におい
ては罰則規定がないものですから、まだまだやっておられない方が多いというような現状で
ございます。それで、我々JAFでは、車の衝突実験を行っております、テレビで放映をさ
せて頂いたのですが、後部席に人を乗せてシートベルトをしているのと、していないのとい
うような形で、スピードは確か50~60キロぐらいだったと思います。壁に激突してどうい
うふうになるかという、後部席でシートベルトをしていない人形が吹っ飛びまして、運転
手の頭を直撃している。頭の状態を見ると骨折しているような状態になっています。要は、
生身の人間だったとすると当然ながら重傷事故につながるというようなケースだったと思
います。JAFではそういったことを皆様に伝えるためにコンビンサーという機材がございま
す。内容的には4席の座席がありまして、それぞれシートベルトが着用できるような機械に
なっています。それで、ちょっとスライドさせて想定スピードが約5キロでの衝突体験がで
きます。5キロだからたいした事ないじゃないかというようによく最初に乗る前に言われま
すが、されど5キロということで、「意外と5キロでもこんなに衝撃があるのですね。」とい
うようにご理解頂いた方が、たくさんおられます。どういうところでシートベルトコンビン
サーを使っているかご紹介しますと、大きなイベントにできるだけ出展をしまして、多くの
皆様に体験頂けるようにしております。つい先頃、10月26日に小諸で行われました県の総
合防災訓練にもロードサービスの隊員とコンビンサー両方で参加させて頂きまして、多くの
の方々にご利用頂いているという状況でございます。今後もいろんな機会にコンビンサーを出
展して、皆様の目にも触れるよう努力して参りますので、機会がありましたらどうぞよろし
くお願いしたいと思います。

(協会 増田中古車部副部長)

我々もメーカーではないものですから、どの程度の開発というのは詳しくはご説明できま
らせんが、相当日進月歩で車の開発については、進んでいるのではないかと考えております。

<p>山口 剛 二</p>	<p>環境問題のコマーシャルで「できることから始めよう」というのを聞いたと思いますが、そういった中で、できるだけ燃費を抑えて運転するというのを日頃心掛けております。発進の時にゆっくり出るとかやっています。</p>	<p>実際に発売になった車で全車種に付けばいいのですが、なかなか高価な物で開発研究費がかかったりということで、付いている車種と付いていない車種とかあると思います。基本的には一次安全ということで、まずは運転する人の安全運転の啓蒙です。その人が一次安全の教育をしなくてははいけない。それから二次安全とって、車そのものが、事故が起きないようにするにはどうしたらいいだろうかということで、もう当たり前になっていますが ABS システムとか、それから最近高価なものには四輪独自で回転数を変えて、内輪差後輪差を縮めて一定の安定した車を走行させる装置とか、それからアクティブクルージングシステムとって一定のクルージングシステムで一定の速度で走って、なおかつ前に障害物があった場合にはまずシートベルトで締めて、それからまた警告音を鳴らして、それから正式にブレーキをかけるというようなシステムもできております。それからまた車線の多いシステムという形で、高速道路等で左側の方の白線にカメラで感知をして、その通りに動くという形で、極端なことを言えば手を離してもクルーズコントロールシステムしていけば自動的に動くというようなところまで発展しております。それからまた従来でしたらライトというのは通常前なのですけれども、ハンドルの方向にできる限り曲げて走行に近いような状態で、自動的にライトが左右に動くというシステムというものがもう開発されております。</p> <p>次に三次安全といいまして、万が一事故が起きた場合にはどういうふうにしたらいいだろうかということで、まずエアバッグの開発。事故が起きなければいいのですが、万が一事故が起きた場合にはということで、エアバッグもほとんど当たり前の世界になってきております。運転席・助手席、それからサイドエアバッグ、後席のエアバッグという形で今ほぼ標準装備に使えるまでになっているのではないかと考えています。それから、また人との安全という形で、仮に歩行者と衝突した場合には、ボンネットの形状を変えとか、ボンネットの鋼材を変えとか、角度を変えとかという形で、最小限に万が一ぶつかった場合には、人が放り出された時に一番ケガが少ないような状況はどうだろうかということも考えられてきております。</p> <p>そんなことで日進月歩進んでおりますけれども、ぜひ皆様にもご協力頂きまして、メーカーには、強く安全ということについて要望していきたいと考えておりますので、よろしくお願ひします。</p> <p>(長野県警察本部交通部交通企画課 丸山課長補佐)</p> <p>山口様からお話を頂きましたけれども、長野中央署の4階に交通管制センターというところがあり、長野市の全域ではありませんが、そこで信号機を面的に管理しております。一概に言えませんが、山口様が長野大通りを南の方へ進んで行くことだけを考えておっしゃってれば、そのような可能性もあるかもしれません。ただ19号を西尾張部方面から県庁方面</p>
---------------	--	--

もう1つは、交通の信号機ですが、一番スムーズに走れるよう計算されていると思います。例えば、長野大通りは、たくさん信号機があり、細い道から来ている信号機も大通りと同じくらい長い信号で止められてしまいます。スムーズに流れるように設定していただければ、燃費も良くなるし、環境にも良いことだと思うので、まだ工夫の余地があるのだとしたら、是非実施して頂きたいと思います。

へ進んでいることを考えた場合、スムーズに流れているということになります。ここでどうすればいいということとは言えませんが、管制センターでは、必要秒数を朝・昼・夜と考えまして振り分け、単体の信号だけではなく、交差道路の交通流の最適を考えて面的に動かしています。ただ、どうしてもこの信号は、おかしいというような所があれば係員が見に行き、検討の上、調整するという事も可能でありますので、警察本部でも中央署でも結構でございますので、ご意見を聞かせて頂ければと思いますので、よろしく申し上げます。

【協会長まとめあいさつ】

大変長時間にわたりまして、ご熱心にご討議を頂きありがとうございました。

只今お話がありました、交通の流れの問題等、地域社会において警察関係にお願いしたい事などについては、県下各警察署を中心に組織されております「警察署協議会」がございます。各町から市民の代表がメンバーに参加されており、地域と警察署との交流を深める1つだと思しますので、各警察署にて協議会メンバーが分ると思しますので、お聞き頂き、お話し頂ければよろしいのではないかと思います。

さて、本日は、環境問題をはじめ、交通安全問題、そして自動車税制問題など、色々なご意見をありがとうございました。

懇談会資料の5ページに「20年度(社)長野県自動車店協会月別事業計画表」の中に、「安全で快適な交通環境をつくるための調査研究、及び交通安全の啓発事業」とございますが、先程のご質問の中にもありました、ドライバーに対する教室も開催され、交通安全について広くPRされた内容のものがたくさん入っております。この辺をお読み頂ければ、ご理解頂けるのではないかと思います。

また、この他「もっと、こういう事も考えて欲しい」とご意見がありましたら、当協会本部、または、県下各地域のお店(約400店)のディーラーへご連絡頂ければ、営業マン・サービスマンもおりますので、地域のご意見をお申し付け下さい。

各地区ディーラーの地域社会活動の組織として「地区流通合理化委員会」という組織がございます。例えば、大町市であれば、大町のディーラーの所長さんが集まり、地域社会活動への取り組みとして、環境問題や交通安全協力などに取り組んでおります。

当協会では、車を通じて「良い地域社会づくり」を主眼として、平成3年に社団法人化致しました。全国でも単独の社団法人化組織は、長野県だけでございます。

お客様からの色々なご要望や、ディーラー・営業マンに対するご注意・ご要望等、また、サービスマカニック・技術問題等、各お店・協会へ、お申し付け頂ければ私共協会員挙げて対処して参りたいと思います。

本日は、ご多用のところ長時間にわたり、皆様方の貴重なご意見を頂きました。これを冊子に致しまして、本日も参加の皆様方と28社の協会加盟社の各営業所へ配布させていただきます。

本日は、長時間にわたりまして、皆様方から大変貴重なご意見を頂きまして、誠にありがとうございました。

以上